HERINNERINGEN BIJ HET VEERTIG-JARIG BESTAAN VAN LAGO

Om redenen van Praktische, economische en politieke aard

Gezaghebber J. Frits Quast bond Lago aan Aruba

Johan Beaujon maakte kapitein Rodger opmerkzaam op ideale haven

DOOR
DR. J. HARTOG

WILLEMSTAD - Vandaag, 29 januari 1969, is het precies veertig jaren geleden sinds de eerste druppel geraffineerde olie bij Lago uit de fabriek kwam en de wereld inging. Welk een hoeveelheid olie er sindsdien gevolgd is, wordt duidelijk als men weet dat Lago per dag alleen een hoeveelheid olie aflevert, die, als men ze in trucks zou doen, een stoet zou vormen van 5420 trucks, waarin tezamen 22.880.000 gallon wordt vervoerd. Zo men deze 5420 trucks bumper aan bumper tegen elkaar in de lengte over het hele eiland Aruba zetten, dan was het eiland nog 10 kilometer te kort.

"Inverampton" ging als eerste tanker voor anker

Met de olie-industrie heeft Aruba al vóór 1920 kennis gemaakt, toen zeilschepen hier zand en stenen kwamen halen voor de werkzaamheden bij de Shell, die zich op Curacao had gevestigd en doende was daar een raffinaderij te bouwen. In augustus 1924 kwam de later op ons eiland zo bekend geworden kapitein Robert Rodger op Aruba.

Hij werkte voor de British Equatorial Oil Company, een onderneming die op zoek was naar een haven, waar zij de uit Maracaibo verscheepte ruwe olie kon overladen ter verdere verscheping. De Arubaanse, op Curacao werkende loods Richard Johan Beaujon had Rodger naar Aruba verwezen.

Pension Aruba

Shon Dudu Eman, zoals de ,,nomber di cas" van wijlen John G. Eman was, ving Rodger hier op. Rodger en de heren die hem vergezelden namen hun intrek in Pension Aruba, de enige logeergelegenheid die er toen op Aruba was. Dit pension was gevestigd in het huis, waar nu beneden de Tipografia Excelsior is gevestigd en boven Hotel Colombia.

John G. Eman bracht de heren per auto naar Sint Nicolaas, waar de toen reeds bejaarde Benoit Solagnier Eman het door zijn vader Jan Hendrik Godfried (,,Sjon Djan") Eman omstreeks 1880 gebouwde buitenhuis ter beschikking van de bezoekers stelde. Dit huis bevatte beneden een winkel en was boven ingericht voor week-end verblijf. Toen het later aan de Lago overging, witte deze het, en als Witte Huis of Casa Blanca werd het het eerste hoofdkwartier van de olie-nijverheid op Aruba.

Het was gelegen ter hoogte waar de weg, als men door de raffinaderijpoort (dat is de tweede of binnenpoort, komende van de hoofdingang) passeert, links afslaat naar het tank-park.

Gezaghebber Quast

Veertien dagen bleven kapitein Rodger en de zijnen op Aruba. Met de Arubaanse handelskringen traden zij in contact op de wijze zoals die hier gebruikelijk is door partijtjes te bezoeken. Met gezaghebber J. Frits Quast voerden zij besprekingen. Quast kreeg de belangrijkste taak te vervullen ooit een gezaghebber van Aruba opgelegd: de olie te verbinden aan ons eiland. Dagelijks had Quast besprekingen met Rodger c.s. Samen met de drie heren bestudeerde hij de mogelijkheid van een vaargeul in de opening van het Rif tussen de Sint-Nicolaasbaai en de zee

De heren vertrokken, doch na ongeveer een maand kwamen zij terug.

Besloten was toen dus, dat men op Aruba zou blijven en zowel een overlaadstation als een nederzetting te Sint Nicolaas zou vestigen, wat toen echter nog niet bedoeld was als raffinaderij. Gouverneur Brantjes stuurde gezaghebber Quast een gelukwens per telegram.

Het eerste tankschip dat met ruwe olie voor de kust van Aruba verscheen, was de "Inverampton" op vrijdag 13 september 1924. Deze olie was voor rekening van de Lago Oil & Transport Company, de onderneming die ontstaan was toen de in Venezuela werkende Lago Petroleum Corporation de eerder genoemde British Equatorial Oil Company had opgekocht.

Volgenden

De "Inverampton", die 923.465 kilo ruwe olie aan boord had (men rekende toen nog in kilo's), ging voor anker bij de plaats die als Taratata bekend stond.

Anderhalve maand later, op zaterdag 2 oktober 1924, kwamen de volgende drie tankschepen aan, de "Bacoi", de "Francunion" en weer de "Inverampton", die bij elkaar 2.769.136 kilo ruwe olie aan boord hadden. Vijf dagen daarna ging de "Invergarry" bij Taratata voor anker.

De "Invergarry," die 4.216,61 ton groot was, zou ligplaats kiezen bij de Paardenbaai om als opslagplaats te dienen voor de aan te voeren ruwe olie, tot de tanks die Lago van plan was in Sint Nicolaas te bouwen, gereed waren. Deze olie zou worden aangevoerd door een nu verdwenen scheepstype, de laker of laketanker, een tankschip van geringe diepgang, zodat het over de drempel die het meer van Maracaibo van de zee scheidde, kon varen.

Reden

In feite is deze drempel een der redenen geweest, dat de Lago naar Aruba kwam, even goed trouwens als zulks het geval was geweest in 1915 toen de Shell het oog op Curacao had laten vallen. De redenen, welke tot de vestiging van de oliebedrijven op onze eilanden hebben geleid, zijn van praktische, economische en politieke aard geweest. Praktische, omdat genoemde drempel het vlotte zeeverkeer belemmerde en omdat het klimaat in de omgeving van de olievindplaatsen als ongezond gold; economische, omdat de route van Aruba naar New York of Liverpool korter is dan van een haven als Houston bijvoorbeeld; en politieke, omdat in het verleden de Venezolaanse regeringen niet zo stabiel waren geweest, dat grote maatschappijen gemakkelijk tot kapitaals-investering zouden overgaan.

Depotschip

De "Invergarry" heeft als depotschip dienst gedaan tot juli 1925, toen telkens andere boten ervoor in de plaats kwamen tot de opening van de haven Sint-Nicolaasbaai op 16 november 1927. Het plan om op deze wijze een overscheepplaats van olie te hebben, stamt van kapitein Rodger, die toen vertegenwoordiger van zijn maatschappij hier was.

Kleine tankschepen kwamen langszij het depotschip en losten hun olie erin; grote oceaantankschepen kwamen dan ook langszij en pompten uit het depotschip de olie in hun tanks. De manoeuvre was soms vrij moeilijk, omdat ze in open zee werd uitgevoerd, maar men bereikte toch een maandelijkse verschepingscapaciteit van 30.000 ton.

Uit de aantekeningen van de toenmalige gezaghebber Frits Quast blijkt, dat op woensdag 16 november 1927 in de namiddag de haven St.-Nicolaasbaai werd geopend. Nog diezelfde dag liepen daar de eerste twee tankschepen binnen.

HERINNERINGEN BIJ HET VEERTIG-JARIG BESTAAN VAN LAGO

Om redenen van Praktische, economische en politieke aard

Gezaghebber J. Frits Quast bond Lago aan Aruba

Johan Beaujon maakte kapitein Rodger opmerkzaam op ideale haven

DEEL II

Wij herinneren ons uit ons artikel van gisteren, dat toen captain R.J. Beaujon de Amerikanen naar Aruba had gedirigeerd, Dudu Eman hen hier opving. Het contact met de Emans is gebleven. Een der eerste werknemers van Lago was wijlen Casey Eman, toen 18 jaar oud. Het eerste kantoor van Lago was in de woning van Casey's moeder, mevrouw Eman, die haar tweeverdiepingshuis aan de Nassaustraat aan Lago verhuurde: beneden kwam het kantoor, boven het personeel. De hele staf van Lago bestond in 1924 uit zeven man en een werkster. Toen Lago eenmaal te Sint Nicolaas was, werd het Witte Huis van Djan Eman het eerste hoofdkwartier. Zelfs de naam van het toen uit de grond verrezen stadje Sint Nicolaas is geliëerd met de Emans.

SINT NICOLAAS

Velen weten vermoedelijk niet meer, dat het ontstaan van Sint Nicolaas niets met Lago te maken heeft. Het plaatsje is al omstreeks 1870 ontstaan als gevolg van een opbloei van de fosfaatnijverheid. De vindplaats van fosfaat was de oostpunt van ons eiland. Vóór 1870 vond men, waar nu Sint Nicolaas ligt, alleen wat eenvoudige woningen van vissers Shon Nicolaas van der Biest, de schoonvader van Shon Djan Eman, bezat er een uitgestrekt terrein. deze Shon Djan Eman is de man, die, nadat hij gepensioneerd was, het eerder genoemde Witte Huis had laten bouwen, eigenlijk op advies van zijn oom Nicolaas Eman, die hem de raad gaf een winkel te stichten in het oosten van het eiland, waar als gevolg van de fosfaatnijverheid steeds meer mensen gingen wonen. Vermoedelijk is uit de benaming Shon Nicolaas de huidige naam Sint Nicolaas ontstaan, een naam die met de typische Nederlandse folklore van Sinterklaas niets te maken heeft. Of San Nicolas nu ontstaan is uit de naam van Nicolaas van der Biest (overleden in 1873) of Nicolaas Eman (overleden in 1881) is niet bekend. De oude Arubaanse overlevering zegt, dat het Nicolaas van der Biest is geweest.

BAND BLEEF

De in de aanvang gelegde band met de Emans bleef. De zaak van John Gerard groeide uit tot de "shipchandlery" van de Lago. Tot 1930, toen de Lago haar z.g. Commissariaten, dit zijn buiten de plaatselijke handel omgaande maatschappij-winkels, oprichtte, proviandeerde John Gerard de maatschappij-schepen. Daarnaast trad hij op als kassier voor de Lago, zovaak deze Curacaos geld nodig had voor betalingen op Aruba. Hieruit ontstond in 1925 de John Gerard Eman Bank, die toen zij in 1935 een fusie aanging met het Arubaanse filiaal van de Maduro & Curiels Bank van Curacao, de Aruba Bank werd genoemd.

John G. Eman wordt de economische emancipator van Aruba. lopen wij hier de geschiedenis even vooruit, teneinde in dit verband nog een activiteit van Eman te belichten, dan zien wij, hoe in 1930 gezaghebber Isaac Wagemaker zich weer tot John Gerard wendt om te verzoeken het toen gebrekkige electriciteitsbedrijf van de heren Van Meeteren over te nemen. John Gerard doet zulks. Het wordt het electriciteitsbedrijf, dat na zijn dood in 1944 als Electra faam zou maken.

Wij zagen uit Quasts Journaal hoe in november 1924 de Invergarrie als depotschip bij Taratata werd gemeerd. Kleine tankschepen voerden de ruwe olie hier aan. Een daarvan was de Inverampton, die in 1928 verloren ging op de zandbank van Maracaibo. De Francunion bleef varen; in de tweede Wereldoorlog deed het schip in de strijd om Europa nog dienst, nadat het hier afgedankt was. In 1925 is het derde tankschip erbij gekomen, de Invercorrie.

INVERLAGO-SCHEPEN

Kort erop, nadat in Londen de Lago Shipping Company was opgericht en de zaak zich meer uitbreidde, werden nog vier meer tankschepen bijgebouwd van wat genoemd werd het Inverlagotype. Toen op 16 november 1927 de haven Sint - Nicolaasbaai geopend werd, bestond de tankvaartvloot uit twaalf van deze Inverlago-schepen, in maart 1928 waren het er al zeventien en begin 1953 bedroeg het aantal 29 meertankschepen, wier capaciteit in aanzienlijke mate wordt aangevuld door oceaan-tankschepen, die ruwe olie uit Amuay-baai halen, waarheen de olie door middel van een pijpleiding uit Maracaibo wordt getransporteerd.

Tien jaar na de opening van de St. Nicolaashaven begonnen de eerste uitbreidingen en verbeteringen, alles onder leiding van kapitein Rodger persoonlijk. Tot 1 april 1939 heeft Rodger leiding van de scheepvaart - afdeling behouden. In 1937 werd de westelijke ingang door de rif gegraven, zodat schepen aan de ene kant konden binnenvaren en aan de andere kant

DOOR

DR. J. HARTOG

de haven konden verlaten. Sinds 1937 kon ook 's nachts van de haven gebruik worden gemaakt. Gedurende tien jaren is men toen bezig geweest, zij het met enige onderbrekingen, om de haven uit te baggeren.

PROBLEMEN

Terwijl steeds meer schepen de Paardenbaai aandeden om olie in te nemen - in 1925 57 schepen, in 1926 80 - stond de overheid voor moeilijke problemen.

In Sint Nicolaas had het gouvernement grond in huur en in eigendom uitgegeven. Gezaghebber Quast moest bewerken, dat de huurders en eigenaars het belang van de komst der Lago inzagen en bereid werden gevonden de huur op te zeggen of hun eigendomsgrond te verkopen. Eerst dan kon het gouvernement ze aan de Lago toewijzen. De huurders en eigenaars moesten een billijke vergoeding hebben. Of wel zij moesten een ander stuk gouvernementsgrond krijgen. Bij de in eigendom bezeten gronden was het vanzelfsprekend gemakkelijk, dat de Lago steeds zulk een som bood, dat de eigenaars doorgaans bereid waren tot verkoop.

Dagelijks had Quast zijn besprekingen. Het aantal ambtenaren was te gering om de toevloed van werk op te vangen.

Vreemde, in onze tijd niet meer te begrijpen situaties deden zich voor. Dat Quast moeite had met grondbezitters, valt nog te verstaan. In die dagen liep van Oranjestad alleen een landweg langs Mahuma, Sabana Grandi en door de Rooi Francés naar Sint Nicolaas. Geheel en al ongeplaveid, een koenoekoeweg, zoals ze nu alleen nog in de verste districten voorkomen. Bij regenval was de verbinding tussen Oranjestad en Sint Nicolaas practisch verbroken. Gezaghebber Quasts verdienste is werkelijk niet geweest, dat hij plannen beraamde tot verbetering van die weg over te gaan.

WITTE HUIS

Ieder kon begrijpen, dat dit een van de eerste dingen was, die gedaan moesten worden. Maar gezaghebber Quast kreeg geen geld van het bestuur op Curacao voor de verbetering van deze weg..

In het buitenhuis van Eman te Sint Nicolaas richtte de maatschappij, zoals wij zagen, haar kantoor in. Het eerste gezelschap had daar reeds gelogeerd en Rodger wilde het gebouw van Benoit Eman kopen, samen met de grond (30.000 m2). Eman vroeg 25 mille voor alles bij elkaar. Hoewel DE Lago de optietermijn liet verstrijken, teneinde Eman in de gelegenheid te stellen een hogere prijs te bedingen, handhaafde Eman zijn eerstgenoemde som. De Lago-administratie ging van het huis van Casey Eman naar het van zijn oom Benoit gekochte huis te Sint Nicolaas. Later werd het Witte Huis cantine en in 1941 werd het afgebroken.

In juli 1927 kwam de studiegroep Paul H. Harwood, Thomas S. Cook, Lloyd G. Smith en Donald J. Smith in verband met een nog belangrijker aangelegenheid dan wat tot op dat ogenblik de Lago reeds voor ons eiland betekende. Er werden plannen gemaakt om het overlaadstation Sint nicolaas te maken tot een zelfstandige raffinaderij. De maatschappij zag reeds enige tijd uit naar zulk een raffinaderij in de buurt van Maracaibo, teneinde de Venezolaanse ruwe olie terstond te kunnen verwerken en verschepen naar de plaats van bestemming. Aruba bleek van alle bezochte punten ook dit keer het gemakkelijkst te liggen. Besloten werd tot de bouw van de raffinaderij.

HERINNERINGEN BIJ HET VEERTIG-JARIG BESTAAN VAN LAGO

Om redenen van Praktische, economische en politieke aard

Gezaghebber J. Frits Quast bond Lago aan Aruba

Johan Beaujon maakte kapitein Rodger opmerkzaam op ideale haven

DEEL III EN SLOT

WILLEMSTAD - Op advies van de groep bezoekers, die zoals wij gisteren zagen, in juli 1927 Aruba bezochten, werd in februari 1928 besloten , dat Lago te St. Nicolaas en raffinaderij zou bouwen. De hele hoek, welke thans de Lago-concessie vormt, bestond in 1927 uit mondi. Op 24 februari 1928 arriveerden de mensen, die woonwijken gingen bouwen. Er was water noch voedsel. Nochtans kwamen de huizen er. Hoewel de omstandigheden belemmerd werkten, kwam tegen het einde des jaars ook de electricsche centrale gereed. Korte tijd later was de raffinaderij in zoverre bedrijfsklaar, dat men op 29 januari 1929 de olieraffinage begon.

DOOR DR. J. HARTOG

De vlucht welke Lago heeft genomen in de veertig jaren, die sinds de opening zijn verlopen, is onvoorstelbaar.

In de eerste jaren van haar bestaan werd 22 millioen dollar aan uitbreidingswerkzaamheden besteed. Inmiddels had het Standard - concern, hetwelk in Aruba geinteresseerd was, in 1929 het gehele bedrijf overgenomen van de Pan American Petroleum & Transport Company ten gunste van de Standard Oil Company of Indiana. In 1932 ging het bedrijf over aan de Standard Oil-Company of New Jersey.

De uitbreiding bleef voortgaan. In 1937 begon men, gelijk gezegd, de doorgang te maken in het Rif, zodat schepen niet meer behoefden te keren in de nauwe haven. De technische outillage werd bijgewerkt. Voor 200.000 dollar werd een hospitaal neergezet, in Maart 1953 uitgebreid met een vleugel van tien maal dit bedrag; f. 2.000.000, voorzien van de meest moderne outtillage. De zogenaamde "colony" - de woonhuizenwijk - verrees. Lago Heights begon in 1937 met 150 huizen. Essoville kwam in 1939, toen de eerste 75 bungalows werden gebouwd.

In 1947 ontstond Lagoville met 67 huizen, mogelijk gemaakt door een sociale tak van de Lago, de Home Building Foundation. Ook elders bleef de Home Building Foundation steeds bouwen.

Woonhuizen

Nette kleine woonhuizen, meer op utiliteit gebouwd dan dat zij bijdragen aan de verhoging van het landschapsschoon, vormden overal op het eiland kleine dorpjes. Bij Balashi kwam een groep. Op Sabaneta een andere.

In de loop der jaren financierde de Home Building Foundation de bouw van 458 woningen, waardoor meer dan vier millioen gulden naar Arubaanse bouwondernemers ging en waardoor tevens bij de bewoners de spaarzaamheid werd aangekweekt; door ene bepaalde regeling gaan de huizen tenslotte in eigendom over.

Het thans nog bestaande hoofdkantoor werd in gebruik genomen op donderdag 10 oktober 1940 tijdens een plechtigheid waarvoor de toenmalige gouverneur G.J.J. Wouters persoonlijk was overgekomen. Is het nu zo, dat gouverneurs al gauw eens overvliegen, in 1940 was dat beslist niet het geval. Het bijzondere van het Lago-kantoor was de airconditioning, een der eerste luchtgekoelde gebouwen van de Nederlandse Antillen, zodat - wij herinneren het ons goed - hoge ambtenaren op Curacao al gauw eens een dienstreisje naar Aruba moeten maken, waar zij dan door hun Arubaanse counterpart op een tochtje naar het Lago-kantoor werden getracteerd.

Uitbreiding

Na de aanval op Aruba in februari 1942 brak voor de Lago de laatste uitbreidingsperiode aan. Ongeveer 19 millioen dollar werd besteed. Op 4 December 1943 was deze uitbreiding gereed. De 72 m. hoge kraaktoren werd bij die gelegenheid in enkele maanden gebouwd. Het duikboten gevaar in de zee rondom was zo groot, dat de duurste delen van het gebruikte materiaal per vliegtuig werden aangevoerd. Maar men bleef doorgaan met verbetering, vergroting en in zekere zin, ook uitbreiding.

Dat censuur en geheimhouding een farce was, bleek toen op 13 februari 1942 de Britse troepen in het diepste geheim van Aruba zouden trekken. Kort daarvoor had de Berlijnse radio zowel de datum als de naam van het schip omgeroepen, alsook gezegd - correct - dat op 11 februari al 1000 man Noordamerikanen op Aruba waren geland.

Hopende dat de Amerikanen nog niet georganiseerd waren, lanceerden de Duitsers in de nacht van 16 februari 1942 hun eerste torpedo aanval op het westelijk halfrond. Het ding schoot de brand in enkele tankschepen. De verduistering, die kort tevoren was ingevoerd, bleek niet afdoende te zijn en director L. G. Smith liep in persoon met stenen een rij lampen kapot te gooien, lampen waarvan men in de verwarring van het ogenblik de juiste schakelaar niet kon vinden.

Bijdrage

Lago's bijdrage aan de tweede wereldoorlog blijkt uit een enkel cijfer nog het meest. Van elke 16 gallons olie, die de Geallieerden in hun strijd tegen het nationaal - socialisme en Japan gebruikten, kwam er een van Lago.

Toen het bedrijf zich op ons eiland vestigde, was het niet altijd gemakkelijk voor de technische en administratieve betrekkingen de juiste personen te vinden. Dies organiseerde de Lago van den aanvang af alle mogelijke cursussen en werd reeds in 1930 de Broepsschool (Vocational Training School) opgericht.

In 1950 werd van gouvernements wege de Arubaanse Technische School, een ambachtsschool, opgericht, welke uiteraard een veel bredere technische ontwikkeling geeft dan de vroegere Beroepsschool. De beste leerlingen krijgen als beloning soms een eenjarige supplementaire opleiding in de Verenigde Staten.

Gevolg van cursussen e.d. is, dat steeds meer Arubanen verantwoordelijke posities krijgen. Van de 324 voorlieden, die in 1939 in dienst waren, waren er 12 Arubanen. Van de 348 voorlieden uit 1945 waren reeds 202 Arubanen. Volgens de laatste cijfers telt de Lago 369 voorlieden, waarvan 327 Arubanen zijn.

Record

Op 15 Maart 1945 werd de billioenste barrel - een barrel is een oliemaat van plm. 159 liter - ruwe olie gezuiverd sedert de ingebruikstelling der raffinaderij op 29 januari 1929. Er is geen enkele raffinaderij ter wereld, die in zestien jaren hieraan is toegekomen. Van de in januari 1929 in dienst zijnde ploeg waren er op die dag nog 136 bij de Lago werkzaam. Zij kregen een medaille.

De capaciteit van het Lago-bedrijf wordt wel geillustreerd door het feit, dat op 4 juli 1952 - goed zeven jaar later - de twee billioenste barrel gezuiverd werd.

In 1949 werd het hoogste aantal werknemers bij Lago bereikt, nl. 8300, .d.w.z.. 16 1/4% van de toenmalige bevolking van Aruba. Thans beloopt het aantal werknemers 1871 personen of 3.1% van de huidige bevolking. Van deze 1781 personen zijn 1303 Arubanen (73.2%) en nog 243 Antillianen van andere eilanden. Voorts werken er 113 Nederlanders (uit Nederland, Suriname of Indonesie geboortig), 106 Amerikanen en 16 personen van andere nationaliteit.

In de eerste decennia moest Lago voor alls zelf zorgen, zodat er een patrirchale verhouding ontstond van de kant der directie ten opzichte van de arbeiders.

Naarmate Lago allerlei nevenbedrijven had afgestoten, omdat plaatselijk Arubaans initiatief erin had voorzien, wijzigde zich deze verouderde verhouding van directie en werknemrs in een moderne, zakelijke relatie. Sinds 1961 vertegenwoordigt een vakbond, de Independent Oil Workers Union, de arbeiders van Lago.

Export olie

De ruwe olie, wordt op de Lago verwerkt tot benzine, dieselolie, stookolie, verwarmingsolie, kerosine e.d. Het merendeel, nl. 58%, wordt stookolie voor fabrieken, schepen e.d.

De voornaamste uitvoermarkt is de oostkust van de Verenigde Staten,

De olie-uitvoer van Aruba is 31,6 maal groter dan die van alle andere produkten samen. In 1966 - het laatst beschikbare cijfer - werd er aan olie-produkten uitgevoerd voor NAf 591.310.-000 en aan andere produkten voor (o.a. kunstmeststoffen) voor NAf 18.707.000